

# SOCIETE DES REGATES de la TURBALLE

## INSTRUCTIONS DE COURSE

### ENTRAINEMENTS D'HIVER 2024

#### A) GENERALITES

1. REGLES APPLICABLES
2. RESPONSABILITE DES CONCURRENTS ET SECURITE
3. INSCRIPTIONS
4. IDENTIFICATION SUR L'EAU
5. CENTRE DE COURSE
6. MODIFICATIONS DES IC ET AVIS AUX CONCURRENTS
7. SIGNAUX ET PAVILLONS

#### B) DEPART

1. DECLARATION DE DEPART
2. ZONE ET LIGNE DE DEPART
3. ORDRE DES DEPARTS
4. SIGNAUX DE DEPART
5. PENALITES

#### C) PARCOURS ET ARRIVEE

1. PARCOURS
2. ARRIVEE ET REDUCTION DE PARCOURS
3. TEMPS LIMITE

#### D) DIVERS

1. ABANDON
2. RECLAMATIONS ET PENALITES DE ROTATION
3. PENALITES
4. RESULTATS

[www.srt.asso.fr](http://www.srt.asso.fr)

SRT PORT DE PLAISANCE 44420 LA TURBALLE

## CHAPITRE A.

### 1. REGLES APPLICABLES

1.1 L'épreuve est réservée aux monocoques, armés suivant la nouvelle réglementation, en catégorie côtière (moins de 6M d'un abri).

Un armement en catégorie semi-hauturière sera évidemment obligatoire pour toute manche amenant les concurrents en dehors de la zone des 6 milles d'un abri.

1.2 L'épreuve est régie par :

- les règles de course à la voile édition 2021-2024 (LES R.C.V) : à ce sujet, chaque skipper voudra bien prendre connaissance des modifications importantes par rapport aux précédentes (site ffv ou version papier)
- les prescriptions de la FFV
- les règles du OSIRIS Habitable
- les avis de course et leurs avenants
- les présentes instructions de course, qui prévaudront en cas de contradiction
- pour les monotypes, les règles propres à chaque classe

1.3 Feux :

Les feux de navigation réglementaires doivent être allumés de l'heure légale du coucher du soleil à l'heure légale du lever.

Dans ce cas, les règles du chapitre 2 des RCV NE S'APPLIQUENT PLUS et sont remplacées par la partie B du Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).

1.4 Protection et respect de l'environnement :

Aucun concurrent ne devra jeter de détritrus, ni d'eaux noires ou de carburant dans l'eau. Ceux-ci devront être déposés à terre dans les récipients à cet effet.

Dans les zones Natura 2000, les concurrents ont interdiction de s'approcher à moins de 300m des rivages.

Le non-respect de ces règles entrainera la disqualification du bateau.

### 2. RESPONSABILITE DES CONCURRENTS ET SECURITE

2.1 La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile.

2.2 La responsabilité du club organisateur se limite à assurer la régularité sportive des courses. Toute vérification que le comité de course serait amené à faire, aurait pour seul but de s'assurer que les instructions de course ont été respectées.

**NB : En cas de Bulletin météo spécial (BMS) confirmé pour le jour de la régata (vent supérieur à 6 BEAUFORT), CELLE CI POURRAIT ETRE ANNULEE. CE NE SERA PAS SYSTEMATIQUE. Cette annulation sera confirmée sur le site web : [www.srt.asso.fr](http://www.srt.asso.fr)**

2.3 L'attention des concurrents est particulièrement attirée sur les règles fondamentales des R.C.V :

-SECURITE

-NAVIGATION LOYALE

-ACCEPTATION DES REGLES

-DECISION DE COURIR : la décision d'un bateau de courir ou de rester en course relève de sa seule responsabilité.

-ANTIDOPAGE

2.4 La veille et la veille radio VHF ne doivent être considérées que comme facultatives et aléatoires. L'usage de la VHF (canaux 16 et **06**) est seulement une aide. Cependant, il est demandé aux bateaux équipés d'une VHF de veiller le canal 16.

**2.5 Le comité de course insiste sur la nécessité de posséder à bord une VHF fonctionnelle, pour d'évidentes raisons de sécurité.**

### 3. INSCRIPTIONS

3.1 Licences : les concurrents devront présenter lors de leur inscription à chaque régata et à tout moment leur licence FFV validée en compétition, ou à défaut un certificat médical portant la notion de validité en compétition. Une autorisation parentale pour tout concurrent mineur est nécessaire.

3.2 Carte d'identité HN : les concurrents devront remettre une photocopie de leur carte, en cours de validité, portant numéro de voile et signée du chef de bord. En cas de non-présentation de carte d'identité HN valide, le bateau sera sanctionné d'un groupe supplémentaire.

3.3 Port de publicité : l'épreuve est classée en catégorie C.

3.4 Liste d'équipage : l'équipage est au **MINIMUM** de **DEUX** personnes (sauf pour la solitaire et la classe MINI).

L'autorisation parentale est obligatoire pour les mineurs n'étant pas à bord sous la garde d'un détenteur de cette autorité. Cette liste d'équipage sera à déposer à chaque inscription de course.

3.5 Assurance : les chefs de bord ou ceux qui font usage des bateaux sont personnellement responsables des accidents matériels ou corporels subis ou causés au cours des régates par leur bateau ou leur équipage.

Il leur appartient de contracter une assurance couvrant leur responsabilité civile.

3.6 Sanctions : Tout bateau n'ayant pas satisfait aux articles 3.2 à 3.5 sera considéré hors course (DNC).

#### 4. IDENTIFICATION SUR L'EAU

4.1 Les voiliers doivent porter leur numéro de carte HN dans la grand-voile.

4.2 Deux cagnards sont attribués à chaque concurrent. Ils devront être installés sur bâbord et tribord, à hauteur du cockpit, durant toutes les courses, et être suffisamment tendu pour être lisible à tout moment.

4.3 Une flamme de course est nécessaire. Elle sera frappée sur le pataras ou à défaut sur le galhauban tribord, à hauteur d'homme.

4.4 Le BATEAU COMITE et les éventuels bateaux commissaires seront identifiés par la flamme de la SRT et/ou toute autre indiquée dans l'avis de course.

#### 5. CENTRE DE COURSE

Le centre de course sera situé au local SRT, où se trouvera également le tableau officiel.

#### 6. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE ET AVIS AUX CONCURRENTS

6.1 Le comité de course se réserve le droit de modifier les instructions de course.

6.2 Ces modifications se font par écrit, au plus tard TRENTE MINUTES avant le signal d'avertissement du départ de la manche, par un avenant inscrit au tableau officiel de la SRT (porte d'entrée du local)

#### 7. SIGNAUX AUX CONCURRENTS ET PAVILLONS DE CLASSE

7.1 Les pavillons, flammes, et substituts sont ceux du code international des signaux.

7.2 Les marques de parcours sont constituées par des bouées gonflables ou rigides et par le balisage existant.

### 7.3 Pavillons de classe :

- PAVILLON C : GR2, bateaux dont le groupe HN net est inférieur à 17.1
- PAVILLON N : GR1, bateaux dont le groupe HN net est supérieur ou égal à 17.1
- Pas de PAVILLON pour **Minis 6,50**

## CHAPITRE B.

### 1. DECLARATION DE DEPART

1.1 Avant le départ de chaque manche, les concurrents DOIVENT déclarer leur participation par la production de la liste d'équipage signée du skipper. Ce faisant, ils acceptent de respecter les instructions de course et donc déclarent satisfaire aux obligations des articles ci-dessus.

1.2 Tout manquement à cette règle donnera lieu à une pénalité de 10% du nombre des inscrits + au moins une place, ceci sans instruction. Cependant, un concurrent ne sera pas sanctionné s'il signale sa présence sur l'eau et sa participation à la manche au bateau comité AVANT le premier signal d'avertissement (par VHF ou en se faisant pointer).

### 2. ZONE ET LIGNE DE DEPART

2.1 Les zones de départ seront à proximité du bateau comité mouillé.

2.2 La ligne de départ est composée de :  
-extrémité tribord : Mat avec pavillon orange sur le bateau comité.  
-extrémité bâbord : bouée gonflable ou rigide, ou arrière du bateau viseur.

2.3 En fonction des circonstances (organisation, météo...) le comité de course peut d'établir la ligne de départ entre un mat situé sur le port et un alignement précisé lors du briefing avant la course. Il précisera la longueur de la ligne.

### 3. ORDRE DES DEPARTS

3.1 Heure du premier signal d'avertissement : **10h30** (heure locale) sauf avenant aux I.C.

3.2 Si le nombre de concurrents impose de donner plusieurs départs, l'ordre des départs sera alors donné au briefing.

3.3 Les concurrents non concernés par la procédure en cours doivent se tenir à distance afin de ne pas gêner les bateaux concernés.

#### 4. SIGNAUX DE DEPART

4.1 L'envoi du pavillon D sur le bateau comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement.

Cette marque sera située au vent de la ligne de départ.

En cas de mauvaise visibilité, le relèvement magnétique de cette marque pourra être affiché sur le bateau comité.

Cette marque est à laisser à BABORD, à moins qu'un pavillon vert ne soit envoyé sur le bateau comité, auquel cas elle sera à laisser à TRIBORD.

#### 4.2 Signaux de départ :

- H – 5 minutes : envoi du signal d'avertissement +  
pavillon de classe  
1 signal sonore
- H – 4 minutes : envoi du signal préparatoire (pavillon I ou Z ou U ou noir)  
1 signal sonore
- H – 1 minute : amenée du pavillon I ou Z ou U ou noir  
1 signal sonore long
- H : amenée du pavillon de classe + 1 signal sonore

#### 5. PENALITES DE DEPART

Pavillon I : le pavillon I peut être envoyé comme signal préparatoire. Dans ce cas, si une partie quelconque de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau se trouve du côté parcouru de la ligne de départ ou de ses prolongements au cours de la minute précédant le signal de départ, le bateau doit revenir du côté pré-départ de la ligne en contournant l'une ou l'autre de ses extrémités avant de prendre le départ.

Pavillon Z : le pavillon Z peut être envoyé comme signal préparatoire à la place du pavillon I. Dans ce cas, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle délimité par les extrémités de la ligne de départ et la première marque au cours de la minute précédant le signal de départ.

Si un bateau enfreint cette règle, il recevra une pénalité en points de 20% du nombre des bateaux inscrits (au moins 2 places), ceci sans instruction. Il sera pénalisé même si le départ de la course est redonné ou si la course est reprogrammée ou recourue, mais pas si elle est retardée ou annulée avant le signal de départ.

Pavillon U : Si le pavillon U a été envoyé, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau ne doit se trouver dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la

dernière minute précédant son signal de départ. Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, il doit être disqualifié sans instruction, sauf si le départ de la course est redonné ou si elle est recourue.

Pavillon NOIR : Le pavillon noir peut être envoyé comme signal préparatoire à la place du pavillon I. Dans ce cas, la règle est la même que pour le pavillon Z, mais la pénalité diffère : le bateau sera DISQUALIFIE sans instruction.

Si le départ de la course est redonné ou la course recourue, il ne doit pas y participer.

Rappels :

-individuel : règle 29.1 des RCV

-général : règle 29.2 des RCV

## CHAPITRE C.

### 1. PARCOURS

1.1 Le parcours sera dans la mesure du possible mis en ligne sur le site de la SRT au plus tôt 48H avant le départ, mais il ne sera validé qu'au briefing, avant chaque manche, en fonction des conditions du plan d'eau. Le but étant de rendre les manches les plus attractives possibles.

1.2 Le parcours est à effectuer en conformité avec les RCV (règles 28.1 et 28.2). Les marques sont à laisser du côté requis et dans l'ordre chronologique. Toute marque peut être une porte, dans ce cas des indications pourraient être données au briefing.

1.3 Pour les parcours techniques, le nombre de tours à effectuer sera signalé sur le bateau comité par les flammes numériques :

- Flamme 1 pour 1 tour
- Flamme 2 pour 2 tours
- et ainsi de suite

### 2. ARRIVEE ET REDUCTION DE PARCOURS

2.1 La ligne d'arrivée est située entre l'arrière du bateau comité portant un pavillon BLEU et une bouée. **Elle se franchit en ligne directe depuis la dernière marque de parcours.**

2.2 Lorsque le parcours est réduit à une marque, la ligne d'arrivée se situe entre l'arrière du bateau comité arborant le pavillon S et la marque qui devient marque d'arrivée. **Elle se franchit en ligne directe depuis la dernière marque de parcours.**

2.3 Le parcours peut être réduit à une porte. Dans ce cas, la ligne d'arrivée est située entre l'arrière du bateau comité arborant le pavillon S et une bouée. **Elle se franchit en ligne directe depuis la dernière marque de parcours.** Un classement pourra être effectué à chaque porte. Les portes possibles seront, dans la mesure du possible, précisées au briefing de la manche concernée

2.4 La décision de réduction est prise par le Président du comité de course.

2.5 En fonction des circonstances (organisation, météo..) le comité de course peut établir la ligne d'arrivée entre un mat situé sur le port et un alignement précisé lors du briefing avant la course. Il précisera la longueur de la ligne.

### 3. TEMPS LIMITE POUR FINIR UNE COURSE

3.1 Parcours côtier : la fermeture de la ligne d'arrivée est fixée à 16h30, sauf instruction spéciale donnée lors du briefing, et pour toutes les classes.

3.2 Parcours tactique : le temps limite pour finir est de 15 minutes après le premier de son groupe pour chaque manche.

3.3 Les bateaux n'ayant pas terminé seront classés DNF.

3.4 Pour les parcours côtiers, si aucun bateau ne termine avant l'heure de fermeture de ligne, la manche sera annulée.

## CHAPITRE D.

### 1. ABANDON

1.1 Tout concurrent qui abandonne une manche DOIT OBLIGATOIREMENT en informer le bateau comité ou le comité de course dès que possible, c'est-à-dire SANS DELAI si le bateau est équipé d'une VHF, sinon dès son retour à terre.

1.2 Le manquement à cette règle pourra entraîner la disqualification du bateau pour tout ou partie des manches à courir.

### 2. RECLAMATIONS. PENALITE DE ROTATION. DEMANDE DE REPARATION.

2.1 Un bateau qui à l'intention de réclamer doit toujours informer l'autre bateau en hélant un « protest » à la première occasion raisonnable ou par VHF, et frapper visiblement sur le pataras ou à défaut sur le galhauban tribord un pavillon rouge à la première occasion raisonnable.

Il est tenu de montrer ce pavillon jusqu'à ce qu'il ne soit plus en course et jusqu'au retour au port.



2.2 En course, un bateau qui reconnaît sa faute et qui a enfreint une règle du chap.2 des RCV doit se racheter en effectuant deux tours c'est-à-dire 2 virements de bord et 2 empannages, ceci après s'être suffisamment écarté des autres concurrents pour ne leur occasionner aucune gêne. Toutefois, s'il a causé un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif grâce à son infraction, il DOIT abandonner.

2.3 La pénalité pour avoir abordé une marque de parcours est un tour comprenant un virement de bord et un empannage. Si l'abordage de la marque a donné un avantage significatif, le bateau DOIT abandonner.

2.4 Les réclamations ou demandes de réparation doivent être rédigées sur les imprimés adéquats (voir comité de course), et déposées au plus tard, dans les 15 minutes après l'amarrage du bateau comité au port.

2.5 Le comité de réclamation examinera les demandes dans l'ordre de leur dépôt et convoquera les réclamants et réclamés en leur fixant une heure d'instruction.

2.6 Réparation et reclassement : une demande de réparation doit être basée sur la prétention que la place d'un voilier a été aggravée de façon significative sans qu'il y ait eu faute de sa part (art 62.1 des RCV). Dans ce cas un pavillon de réclamation n'est pas nécessaire.

Un bateau classé DNC, qui estime avoir effectué correctement une manche, peut demander son reclassement s'il considère qu'il y a eu erreur. Sa demande devra être rédigée par écrit et motivée, et remise au comité de réclamation dans l'heure suivant la proclamation des résultats.

### 3. PENALITES

3.1 Infraction à une règle du chap2 des RCV, n'ayant pas fait l'objet d'une réparation sur l'eau :

- reconnue avant instruction : 30% du nombre des inscrits et au moins 3 places.
- non reconnue et établie par le comité de réclamation : disqualification.

3.2 Infraction à une règle autre que celles du chap2 des RCV : 10% au minimum du nombre des inscrits et au moins une place.

3.3 Dans tous les cas, le comité de réclamation se réserve le droit de disqualifier, notamment si l'infraction a causé un dommage.

### 4. RESULTATS

4.1 Les bateaux courent en temps compensé selon le système OSIRIS Habitable en temps sur distance.

4.2 Le système de classement est le système H.

4.3 Trois classements sont effectués :

- GR2 : Bateaux dont le groupe HN net est inférieur à 17.1
- GR1 : Bateaux dont le groupe HN net est supérieur ou égal à 17.1
- MINI : Bateaux répertoriés en classe mini

4.4 Chaque manche est affectée du coefficient 1, exceptées la Duonoctambule et la Route du sel qui auront un coefficient 2. Pour les parcours techniques, le classement se fera à l'issue des manches courues et comptera pour une manche. Le classement définitif de la saison d'hiver est effectué sur l'ensemble des manches.

Un nombre de deux manches minimums est obligatoire pour être classé.

4.5 Le classement provisoire de chaque manche est annoncé si possible à l'issue de celle-ci.

SRT LA TURBALLE PORT DE PLAISANCE [www.srt.asso.fr](http://www.srt.asso.fr)

Le 03 février 2024

Le comité de course.